

Is het statistisch materiaal even onveilig als het verkeer?

Onderzoek objectieve onveiligheid (deel 1)

Zo goed als altijd staan er cijfers aan de basis van een beleid. Dat is niet anders wat betreft verkeer en de (on)veiligheid ervan. In België blijken die cijfers niet volledig en niet representatief te zijn: er kan dus geen kwaliteitsgarantie gegeven worden. Onder andere het BIVV en de mobiliteitscel zullen zich moeten afvragen in welke mate er nog sprake is van kwaliteitsvol beleidsadvies als men zich baseert op zulke statistische gegevens. Waar loopt het mis? Hoe kunnen de problemen aangepakt worden op korte en lange termijn?

Deze reeks bestaat uit drie delen. In dit eerste artikel wordt de kwaliteit, de toegankelijkheid en de accuraatheid van het bestaande statistisch materiaal onderzocht. In een tweede artikel (maart '99) wordt de onderrapportering in verkeersstatistiek toegelicht. In een derde artikel (april '99) besteden we aandacht aan het verplaatsingsgedrag van een ruime groep geënquêteerde 1^{ste}-kandidatuurstudenten.

In het federale onderzoeksprogramma van de Dienst Wetenschap, Techniek en Cultuur (DWTC) met betrekking tot duurzame ontwikkeling zit ook een luik 'duurzame mobiliteit'. In het kader van dat luik dienden het Centrum voor Duurzame Ontwikkeling (CDO)², de Vakgroep Psychoanalyse en Raadplegingspsychologie³ en Langzaam Verkeer⁴ een gezamenlijk onderzoeksvoorstel in. Het doel was: de vol-

ledige verkeersonveiligheid in beeld brengen. Aanvankelijk waren er vier delen gepland: 1) objectieve onveiligheid, 2) subjectieve onveiligheid, 3) verkeersonleefbaarheid, 4) indicatoren van verkeersleefbaarheid.

Doordat het geplande budget bijna gehalveerd werd, moesten enkele onderdelen geschrapt worden.

Objectieve onveiligheid

Het CDO deed onderzoek naar het in kaart brengen van de objectieve onveiligheid. Dat deelonderzoek bestond op haar beurt uit drie onderdelen:

- categorisering van de 'zwaargewonden', samen met de problematiek van de juistheid van de cijfers van het aantal dodelijke slachtoffers;
- de verhouding tussen geregistreerde en niet-geregistreerde letselongevallen;
- de verhouding tussen aangegeven en niet-aangegeven UMS-ongevallen (ongevallen met uitsluitend materiële schade).

Vergelijking met de werkelijk gebeurde ongevallen

Het doel was om de totale onveiligheid in beeld brengen door de bestaande registratie en rapportering van ongevallen te vergelijken met de werkelijk gebeurde ongevallen. Dat kon enkel bereikt worden als de huidige statistische bronnen toegankelijk en vergelijkbaar waren met andere bronnen die aanzienlijk vollediger of representatiever waren.

De geregistreerde gegevens van politie/rijkswacht zouden vergeleken worden met:

- enerzijds de gerapporteerde gegevens, verzameld door het NIS;
- en anderzijds de ongevalgegevens van de spoedopnames van de zes belangrijkste Gentse ziekenhuizen en de gegevens van de verzekeraars.

1. "Doden"

Uit gesprekken met politie/rijkswacht blijkt dat er bij registratie en (vooral) rapportering van doden problemen zijn.

Soms worden zwaargewonden die overlijden tijdens het vervoer naar het ziekenhuis, als zwaargewonden geklasseerd. Op die manier vermijdt men bijkomende administratieve rompslomp of tijdverlies⁵. Hierdoor is

¹ "Mobiliteit" binnen het concept van duurzame ontwikkeling wil de dreigende incompatibiliteit van de mobiliteit met de leefomgeving wegwerken. Met de incompatibiliteit met de leefomgeving wordt de leefbaarheid en de bereikbaarheid bedoeld. Duurzame mobiliteit streeft er naar om een evenwicht te bereiken tussen mobiliteit, leefbaarheid en bereikbaarheid.

² Prof. Dr. Doom (RUG)

³ Prof. Dr. Quackelbeen (RUG)

⁴ Peter Van Sevenant

de registratie mogelijk niet correct. Voor het ziekenhuis worden die slachtoffers immers als 'doden' geklasseerd, maar in een aantal gevallen heeft bij politie/rijkswacht geen bijwerking plaats van de data bestemd voor het NIS. In dergelijke gevallen wordt het dodelijk slachtoffer als 'zwaargewond' geklasseerd.

Een zwaargewonde die overlijdt binnen de 30 dagen na het ongeval, wordt statistisch als 'dode' beschouwd. Dat is alleen het geval als het ziekenhuis dat overlijden aan de politie en/of parket meldt en als die gegevens dan ook worden gerapporteerd. Men mag aannemen dat een dergelijke procedure meestal correct verloopt, maar de betrokken gesprekspartners kenden verschillende gevallen waarbij **overleden** zwaargewonden als zwaargewonden werden geregistreerd en doorgegeven aan het NIS.

Dergelijke fouten ontstaan meestal door een combinatie van factoren. Het kan gaan om administratieve fouten: de melding door het ziekenhuis komt niet bij de juiste dienst of persoon terecht, de formulieren van het NIS zijn al opgestuurd, verkeerde identificatiegegevens, Of het is gewoon slordigheid: het ziekenhuis maakt de gegevens van een overleden verkeersslachtoffer niet over⁶, de NIS-formulieren worden niet altijd ingevuld en/of aangepast, In dit geval wordt verondersteld dat er na registratie ook rapportering (doorsturen van het NIS-formulier) plaatsvindt. Het NIS heeft zelf de indruk dat sommige politie/rijkswacht-korpsen het met deze verplichting niet te nauw nemen en slechts sporadisch overgaan tot rapportering.

⁵ In een aantal gevallen heeft dit te maken met het feit dat de dienst van de betrokken agenten erop zit en dat dodelijke slachtoffers bijkomende "administratieve" tijd veroorzaken.

⁶ Vermoedelijk zijn deze fouten zeer klein. Op geen enkel moment kon echter worden nagegaan in welke mate een sluitende procedure hiervoor wordt gebruikt.

⁷ MENS EN RUIMTE, *Diepte onderzoek dodelijke verkeersongevallen in België*, mei 1997, Studie in opdracht van het Belgisch Instituut voor de Veiligheidsheid, Eindrapport, 216 blz.

De studie van *Mens en Ruimte*⁷ met als doelstelling 'door middel van een diepteonderzoek inzicht te verkrijgen in de relaties tussen ongevalfactoren spelende bij verkeersongevallen met fatale afloop teneinde aanbevelingen te doen ter verbetering van de actieve en passieve veiligheid'⁸, gaf reeds een ernstig verschil aan tussen de parketgegevens en de NIS-gegevens.

In een gesprek met het NIS bleek dat er op geen enkel ogenblik werd/wordt nagegaan in welke mate de gegevens nog beantwoorden aan eisen als volledigheid of representativiteit. Het leek er zeer sterk op dat er geen enkele kwaliteitsbewaking van de data was, waardoor men geen zicht heeft op de waarde ervan. Bij het verzamelen van data is de volledigheid of representativiteit een basisvoorwaarde. Van zodra men daarvoor kiest, moet het cijfermateriaal bovendien beantwoorden aan een aantal bijkomende kwaliteitseisen, die te maken hebben met de bruikbaarheid van de data. Het streven naar cijfers die minstens de realiteit benaderen, heeft niet zozeer te maken met een obsessie voor de juiste cijfers, dan wel met cijfermateriaal dat beantwoordt aan de vereisten die Polak⁹ stelt. Polak stelt dat de bruikbaarheid en de waarde van registraties afhangen van negen aspecten:

- volledigheid of representativiteit;
- correctheid;
- relevantie;
- resolutie;
- nauwkeurigheid;
- tijdigheid;
- continuïteit;
- flexibiliteit;
- koppelbaarheid.

Als men geen volledigheid of representativiteit – met aanduiding van de

⁸ Als methode werd het fasemodel voor ongevalanalyse van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) gebruikt. Daarbij werden dossiers van vijf gerechtelijke arrondissementen door de griffie geselecteerd; basis voor deze selectie was dat het ten eerste om afgesloten dossiers moest gaan en ten tweede dat een verslag werd opgemaakt door een verkeersdeskundige.

⁹ POLAK, P.H., Hoe groot zijn de 'werkelijke' aantal verkeersslachtoffers, Leidschen-dam, 1995, SWOV R-95-15, 19 blz.

verhoudingen – kan bereiken, stellen zich quasi-onoplosbare problemen voor interpretatie. De andere voorwaarden zijn alleen zinvol als de basisvoorwaarde (het materiaal moet minstens een representatief staal zijn van de bevolking) vervuld is.

Poging

Op basis van dat gesprek heeft het NIS een eerste voorzichtige poging gedaan om een betere kwaliteitsbewaking te garanderen. De cijfers van de doden zijn immers de enige gegevens waarvan de rapportering kan gecontroleerd worden door het NIS zelf. Het NIS ontvangt de gegevens van politie/rijkswacht en van het parket. De politie/rijkswacht meldt dit via het statistisch formulier – op elektronische drager voor de rijkswacht en op harde kopie voor de politie –, terwijl het parket bij elk verkeersslachtoffer dat overlijdt een individuele fiche opmaakt. Doordat bepaalde politie/rijkswacht-korpsen de gegevens niet of zeer onvolledig invullen, ontstaan er belangrijke verschillen; de studie van *Mens en Ruimte* kwam op een verschil van 8 % uit. Dit betekent dat op basis van dat onderzoek de cijfers van het NIS voor wat betreft de doden, minstens 8 % te laag is.

Om deze verschillen over meerdere jaren (zowel voor als na de invoering van het huidige statistisch formulier) in beeld te krijgen – en om zo vast te stellen of het hier om structurele of steeds toenemende fouten gaat – werden hierover de basisgegevens gevraagd. Het volstond om ofwel een kopie van de individuele fiches of het totaalcijfer van de individuele fiche te bezorgen. Na maanden deelde het NIS mee dat dit niet mogelijk was omdat het "NIS, ingevolge zijn opdracht, gebonden is aan het **statistisch geheim**". Wel werd voor 1996 en 1997 een globale tabel (tabel I) overgemaakt. Op geen enkele manier kon de correctheid van die verschillen worden onderzocht. Evenmin kon worden vastgesteld of de fouten structureel waren of toenamen met de jaren. Op deze wijze kon geen eenvoudige historische vergelijking gemaakt worden van de kwaliteit van de statistische gegevens. Vermoedelijk heeft de weigering dan ook weinig van doen met

1996			1997		
aantal ontbrekende formulieren					
maand	België	Gent	maand	België	Gent
01	-	-	01	2	-
02	11	-	02	2	-
03	9	-	03	2	-
04	8	-	04	2	-
05	17	1	05	1	-
06	9	-	06	1	-
07	12	1	07	5	-
08	6	-	08	3	-
09	9	-	09	2	-
10	14	-	10	-	-
11	-	-	11	1	-
12	11	-	12	1	-
totaal	106	2	totaal	22	-
aantal doden					
totaal	1356	28	totaal	1364	nog niet bekend
% t.o.v. het jaartotaal					
	7,8 %	7,1 %		1,6 %	0 %

Tabel 1: Globale tabel (NIS) 1996-1997

het statistisch geheim, maar wel iets met de mogelijkheid dat over de jaren heen de verwaarlozing van de kwaliteitsbewaking sterk in beeld zou komen.

Bij de verschillen tussen die twee cijfers kunnen enkel de fouten in één richting worden vastgesteld. De basis voor toetsing zijn de cijfers van het parket; in welke mate er ook op de **parketten** fouten gemaakt worden, kon niet worden achterhaald. De manier waarop men bij de politieparketten te werk gaat, roept heel wat vragen op over de kwaliteit van die gegevens. Voor het politieparket van Gent schrijft de parketmagistraat een code op de farde van het dossier en op basis daarvan wordt een individuele fiche opgemaakt. Dit wordt nergens verder bijgehouden zodat geen enkel controle mogelijk is. De kans dat door vergissingen of administratieve slordigheden geen individuele fiche wordt opgemaakt, is reëel.

¹⁰ Ook de stijging van de gewonden voor het eerste semester van 1998 kan hierdoor verklaard worden: de verantwoordelijken (politie/rijkswachtdiensten en burgemeesters) werden verzocht om te waken over het invullen en opsturen van de statistische formulieren.

De gesprekken met het NIS hebben wel tot enig resultaat geleid.

- Door het actief vergelijken van de parketgegevens met de politie/rijkswacht-gegevens, verkleinde het NIS de afwijking. **Dit is tevens de verklaring voor de stijging van de dodencijfers¹⁰ voor 1997.** Men moet ook nog opmerken dat 22 doden nog steeds niet in de statistieken van 1997 teruggevonden worden doordat elk formulier van politie/rijkswacht ontbreekt. De korpsen waar deze doden vielen, hebben niet alleen geen formulier opgemaakt, maar hebben vermoedelijk elke medewerking tot het rechtzetten van die fouten geweigerd. In een klein aantal gevallen kunnen het ook vergissingen van het parket zijn; het parket kan een slachtoffer als een verkeersdode aanduiden terwijl de omstandigheden van het ongeval duidelijk maken dat het geen verkeersongeval betreft. In welke mate het hier een weigering tot medewerking betreft of vergissingen van het parket, kan niet worden bepaald.
- Ook wordt de individuele fiche aangepast waardoor zowel de politie/rijkswacht-brigade gekend is als het proces-verbaalnummer. Dit ver-

eenvoudigt de vergelijking tussen de parket- en politie/rijkswacht-gegevens.

2. "Gewonden"

Het verzamelen van de data voor gewonden was nog moeilijker, omdat we zowel de toelating tot het gebruik van de gegevens van het NIS en de politie/rijkswacht, als van de ziekenhuizen moesten krijgen. De bedoeling was om de werkelijk geregistreerde en gerapporteerde ongevallen (politie/rijkswacht en NIS) te toetsen aan de gewonden gemeld via de spoedopname.

Om die gegevens te kunnen vergelijken, was het noodzakelijk om over een aantal basisgegevens van het pv te beschikken. Het NIS werd gevraagd om de gegevens van het studiegebied aan te leveren; dit leek geen probleem maar toen puntje bij paaltje kwam, werd meegedeeld dat geen pv-nummer kon worden meegedeeld. Het gekende verhaaltje van het statistische geheim werd opgevoerd. Alhoewel deze gegevens met het pv-nummer wel worden overgemaakt aan politie/rijkswacht en niettegenstaande politie/rijkswacht en het parket hun akkoord tot het gebruik van deze gegevens gaven, werd dit geweigerd. Bovendien verschaft dit pv-nummer geen enkele bijkomende toegang tot andere gegevens, tenzij de eigenaar van die data (politie/rijkswacht en parket) daarin toestemt.

Omdat deze gegevens wel beschikbaar en te raadplegen zijn bij politie/rijkswacht, kon de weigering van het NIS op die manier omzeild worden. Voor de vergelijking met de gegevens van de spoedopnamedienst waren een aantal persoonlijke gegevens nodig, onder meer naam, geboortedatum, woonplaats. Die gegevens zouden dan doorgestuurd worden naar de ziekenhuizen die ze zouden vergelijken met de gegevens van de spoedopnamen. Op die wijze was er op geen enkel ogenblik sprake van het gebruik van persoonlijke gegevens door het onderzoeksteam. Het ziekenhuis beschikte over deze persoonlijke gegevens en moest enkel in tabellen de relatie tussen de geregistreerde en de in het ziekenhuis op de spoedopname aange-



Foto: Karel De Weert

melde gevallen aanduiden. Niet-tegenstaande deze garantie eiste de politie een advies van de commissie ter bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Hoewel deze commissie principieel akkoord ging met het gebruik van de persoonlijke gegevens voor dit onderzoek, eiste men dat alle personen vooraf om hun toestemming werd gevraagd.

Die voorwaarde stuitte op een massa problemen: de data van 1996 – zoals woonplaats – konden gewijzigd zijn, het verkeersslachtoffer kon minderjarig zijn, overleden zijn of in de onmogelijkheid verkeren om een toelating te geven. In een aantal van die gevallen stelde zich duidelijk het probleem van rechtsopvolging.

Bovendien was het niet duidelijk hoe men de weigeringen statistisch kon verantwoorden of verklaren.

De opmerkingen op dit advies werden door de commissie – niettegenstaande herhaalde schriftelijke vragen – nooit beantwoord. Wanneer men dit advies zou volgen, dan wordt wetenschappelijk onderzoek dat zich wenst te baseren op basismateriaal gekoppeld aan persoonlijke gegevens, schier onmogelijk. Het is evident dat er garanties worden gevraagd met betrekking tot de bescherming van persoonlijke gegevens, maar dat kan toch niet leiden tot de situatie dat voor elk gebruik van persoonlijke gegevens in een wetenschappelijk onderzoek, elk indi-

vidu – aangeduid als ‘informatieele zelfbeschikking’ – de toelating moet geven.

3. “Uitsluitend materiële schade”

Data over verkeersongevallen waarbij er geen gewonden vallen en er enkel materiële schade is, worden nergens op een systematische wijze verzameld. De gegevens over UMS worden sedert een tweetal decennia niet meer statistisch verzameld. De enige bron vormen de pv's van politie/rijkswacht en de gegevens van de verzekeringsmaatschappijen.

Het opmaken van pv's door politie/rijkswacht van UMS kan niet als prioriteit beschouwd worden. Enkel in het geval de partijen niet tot een akkoord komen of indien zware verkeershinder voortvloeit uit het ongeval, komt de politie/rijkswacht ter plaatse. Het ter plaatse komen betekent echter niet dat er automatisch een pv wordt opgesteld. Bovendien is de controle van deze pv's – afhankelijk van politie/rijkswacht-korps – slechts af en toe mogelijk via een geautomatiseerd bestand. Op basis van de pv's – in de veronderstelling dat het parket en politie/rijkswacht hiertoe toelating geven – is geen onderzoek van de UMS-ongevallen mogelijk. Bovendien zullen in dergelijke pv's zelden of nooit eenzijdige ongevallen met voetgangers, fietsers en zelfs bromfietsen terug te vinden

zijn. De data van de pv's met betrekking tot UMS-ongevallen richt zich vooral naar gemotoriseerd verkeer.

De enige bron die overblijft om UMS-ongevallen te onderzoeken, zijn de data van de verzekeraars. Die zijn echter niet happig om die data ter beschikking te stellen. De toegang tot die data is zo goed als onmogelijk of afhankelijk van de goodwill van één of meerdere verzekeraars. Dit probleem is niet typisch Belgisch, het komt in de meeste landen voor. Onderzoeken op basis van verzekeringsdata zijn erg beperkt en worden steeds binnen bepaalde randvoorwaarden gevoerd.

De gegevens van de verzekeraars bevatten trouwens een zeer beperkt deel van de werkelijk gebeurde ongevallen. Door het bonus-malus-systeem sluiten de betrokken partijen in het ongeval vaak een akkoord zonder tussenkomst van de verzekeringen. Die ongevallen vindt men uiteraard niet terug in de verzekeringsdata. De bewering dat de niet-aangegeven ongevallen eerder ongevallen zijn met beperkte schade, kan niet zomaar aanvaard worden, wanneer uit ons onderzoek blijkt dat zelfs bij een belangrijk deel van de ongevallen met gewonden geen verzekering wordt ingeschakeld.

Bovendien rijst het probleem dat op geen enkele manier kan worden uitgemaakt in welke mate auto's verze-

kerd bij bepaalde verzekeraars – die eventueel data zouden beschikbaar stellen – meer of minder bij UMS-ongevallen betrokken zijn.

Evaluatie van het statistisch materiaal

Toegang krijgen tot statistisch materiaal waarmee nog verder verbanden kunnen worden gelegd, is duidelijk niet eenvoudig. Zowel het statistisch geheim van het NIS, als de adviezen van de Commissie voor de Bescherming van de Levenssfeer maken het er niet gemakkelijker op. In die twee gevallen heeft men tegen de eenzijdig genomen beslissing – waarbij dikwijls elke motivatie ontbreekt – geen enkel verhaal.

Vooraf in het geval van het NIS lijkt het er sterk op, dat men het materiaal wil afschermen. Dit gebeurt met des te meer ijver naarmate het gevraagde materiaal geen kritische toets kan weerstaan. Vooraf bij het NIS ontbreekt elke motivatie, vermits men meestal zelfs geen schriftelijk antwoord geeft. Er zou een specifieke beroepsprocedure tegen dergelijke beslissingen moeten bestaan. Het lijkt er immers sterk op dat de term 'statistisch geheim' totaal willekeurig wordt gebruikt¹¹.

Hetzelfde geldt voor de Commissie voor de Bescherming van de Levenssfeer; ook hier is geen verhaal mogelijk tegen het advies van de commissie of een lid van de administratie. Hoewel men erkent dat bij het strikt toepassen van de wet op de bescherming van de levenssfeer, in een aantal gevallen elk wetenschappelijk onderzoek onmogelijk wordt, legt men onrealistische voorwaarden op. Het kan trouwens niet dat *ad hoc* de voorwaarden worden bepaald; een zekere vorm van eenheid lijkt wenselijk.

Het statistisch materiaal van het NIS wordt door derden (politie/rijkswacht en parket) verzameld, waardoor een permanente bewaking van deze data wenselijk is. De dataverzameling wordt niet of onvoldoende opgevolgd, waardoor de volledigheid of de representativiteit van de data niet is verze-

kerd. Vermoedelijk beseft men dat de kwaliteit van de data niet meer verzekerd is, maar neemt men geen initiatieven om dat structureel te veranderen. De gebruikers van de bewerkte data worden niet ingelicht over het kwaliteitsverlies en maken hun analyses op basis van onvolledige gegevens. De analyses worden op hun beurt gebruikt om het beleid te adviseren.¹²

Het is van primordiaal belang om te weten in welke mate het kwaliteitsverlies van de data de analyses beïnvloedt. Als het NIS zelf niet weet in welke mate de verkeersongevallencijfers nog representatief zijn, dan is het hek van de dam.



Het huidige statistisch materiaal biedt onvoldoende garanties voor volledigheid en voor representativiteit.

De representativiteit van de data slaat niet alleen op het feit dat in sommige korpsen de statistische formulieren niet of zeer gedeeltelijk worden ingestuurd, maar vooral op het feit dat de cijfers de betrokkenheid in ongevallen van alle verkeersdeelnemers minstens moet verzekeren. Uit onze studie blijkt voldoende dat bepaalde verkeersdeelnemers – ongeacht de kwetsuren – slechts beperkt in de statistieken voorkomen. Omdat het beleid op basis van de ongevallencijfers bepaalde beleidsprioriteiten kan leggen, het legistiek kader kan creëren om onveiligheidsituaties te voorkomen, zijn ongevalgegevens die een kwaliteitstoets kunnen doorstaan, een noodzaak.

Omdat om diverse redenen de ongevalldata op basis van politie/rijkswacht-rapportering nooit volledig zullen zijn, moeten andere methodieken worden ingeschakeld om de representativiteit van de data te kunnen bepalen.

¹² Zo zullen verschillende gebruikers -B.I.V.V., de mobiliteitscel, dienst planning (VRIND), ...- zich moeten afvragen in welke mate de kwaliteit van het beleidsadvies nog kan gewaarborgd worden met statistische gegevens waarvoor geen kwaliteitsgaranties meer kunnen gegeven worden.

De enige mogelijkheid hiertoe is om een voldoende ruime enquête uit te voeren. Deze enquête moet breed opgezet worden omdat bij ongevallen andere factoren een rol spelen dan leeftijdsklassen, regionale spreiding, man-vrouw, beroep, opleiding, ... Een statistisch representatief staal van de bevolking is niet van aard om de betrokkenheid van de totale bevolking in verkeersongevallen te bepalen. Het gevaar voor vertekeningen is dan te groot. Een aselechte enquête over een voldoende ruim staal kan de vele toevalligheden die bij ongevallen spelen tot een minimum herleiden.

Om de statistische gegevens op te hogen naar het echte niveau van de verkeersonveiligheid, is dus dringend een ruime enquêtering noodzakelijk. Alleen zo kunnen de huidige statistische cijfers getoetst worden aan een meer realistische benadering van de verkeersonveiligheid. Men kan zich baseren op de Nederlandse ervaring in dit verband. Op basis van de enquête (tabel 2 p. 12) kwam men uit op 430.000 gewonden terwijl er slechts 49.748 geregistreerd waren. Deze cijfers (negenmaal meer gewonden dan de cijfers van politie (VOR)) geven de grootteorde van het probleem aan. Alhoewel de registratiegraad door politie van die van België verschilt, geeft dit toch te denken over de kwaliteit van de ongevalgegevens. **Figuur 1 (p. 12)** geeft de recentere verkeersongevallencijfers (Nederland 1995) weer op basis van combinatie van verschillende data. De cijfers zijn lager omdat basisgegevens van de registratie door politie (privé-ongevallenregistratie) opgehoogd worden met de cijfers van ziekenhuizen, terwijl dit bij de gegevens van 1987 gebeurde op basis van een enquête waarbij alle verkeersongevallen en gewonden werden geteld. Die laatste cijfers gaan over effectieve tellingen, terwijl in de enquête van 1987 het gegevens zijn die door de respondenten werden verstrekt.

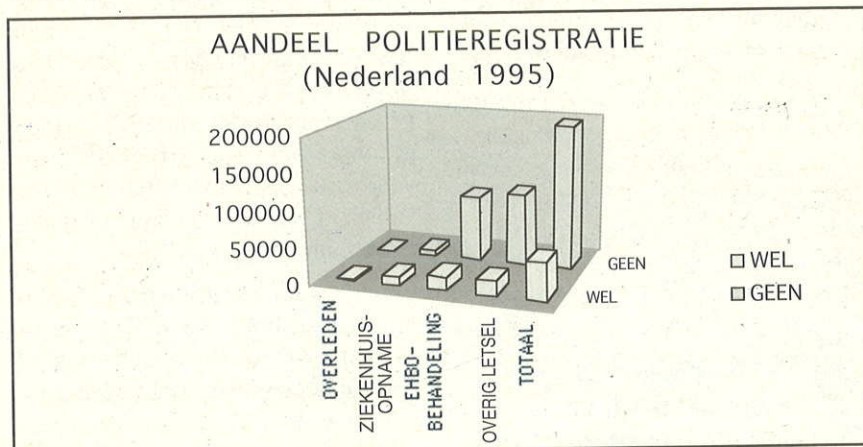
De problemen aanpakken

Het huidige statistisch materiaal biedt onvoldoende garanties voor volledigheid en voor representativiteit. Binnen de bestaande procedures moet de registratie door de politie/rijkswacht en

¹¹ Zelfs een beroep op de Hoge Raad voor Statistiek leverde geen resultaten op.

Alle verkeersgewonden	430.000	100 %		
waarvan voldoen aan registratie-eisen	210.000	49 %	100 %	
waarvan politie aanwezig	95.000		45 %	100 %
waarvan geregistreerd (VOR)	49.748		24 %	52 %

Tabel 2: politieregistratiegraad in Nederland (1987)



Figuur 1: Politieregistratie Nederland (Omvang aantal verkeersslachtoffers: raming werkelijk situatie - 1995)¹³

parketten dringend **geautomatiseerd** worden. Vooral de automatisering van de registratie door politie/rijksmacht is een absolute noodzaak; die registratie moet gebeuren op het niveau van het ongeval zelf.

Slaagt men er niet om deze automatisering op korte termijn door te voeren op een wijze dat het klassieke pv alle basisgegevens voor de rapportering van het ongeval bevat en hierdoor bijkomende handelingen worden vermeden, dan kan men verwachten dat de kwaliteit en de kwantiteit van de registratie nog verder daalt.

Alhoewel de registratie van ongevallen door politie/rijksmacht steeds onvolledig zal zijn, moet een dergelijke registratie worden behouden en aangevuld met de **verkeersongevallen-gegevens van ziekenhuizen**. Hiertoe is het noodzakelijk om de registratie in ziekenhuizen van verkeersslachtoffers te organiseren; momenteel wordt dit noch in ziekenhuizen, noch in de bestaande patiëntenbestanden bij dokters bijgehouden. Vermits verkeersgewonden een belangrijke aandeel vormen van de uitgaven in de sociale zekerheid, lijkt alleen vanuit deze benadering een dergelijke verzameling van gegevens wenselijk te zijn. In een later stadium moet ook de eerste-lijn-zorgverstrekkers hierbij

betrokken worden en kunnen de patiëntendossiers hier als basis dienen.

Het opbouwen en koppelen van deze verschillende gegevens vergt tijd. Om deze reden moet op korte termijn gepleit worden voor een **breedopgezette enquête** waarbij men de verhouding tussen de bestaande statistische gegevens kan ophogen naar een meer realistisch ongevallenniveau. De huidige staatssecretaris zou deze opdracht tot het uitvoeren van een dergelijke enquête kunnen geven, waardoor in de volgende legislatuur een verkeersbeleid kan worden opgezet dat nauwer aansluit bij de reële situatie.¹⁴

De huidige organisatie bij het NIS is niet van aard om te verwachten dat de cijfers van verkeersongevallen een noemenswaardige verbetering mogelijk maken. Dit alles heeft zowel met het gevoerde beleid op 't vlak van personeel, organisatie en van doelstellingen. Het NIS is aan een grondige **modernisering** toe om haar terug als een volwaardige beheerder van de verkeersongevallenstatistieken te kunnen beschouwen.

De vraag rijst trouwens of de bewering van de verkeersongevallengegevens (zowel koppeling met ziekenhuisgegevens als het opbouwen van

een specifieke procedure om de gegevens bruikbaar te maken voor het opbouwen van een verkeersveiligheidsbeleid zijn wenselijk) door het NIS moet gebeuren. Dit lijkt meer een taak te zijn voor het BIVV, samen met de gewestelijke administraties; op Vlaams niveau kan deze rol ingevuld worden door de **mobiliiteitscel**.

Statistisch gegevens over verkeersongevallen worden verzameld door overheidsinstanties. Het gebruik dat van deze data wordt gemaakt, moet op zo'n manier gereguleerd worden dat men vooraf de toegangsvoorwaarden kent. **Specifieke procedures voor toegang, motivering van de beslissingen en een beroepsprocedure** zijn minimale voorwaarden, wil men de toegang en de toelating tot het gebruik van deze data boven het niveau van de casuïstiek tillen.

De Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer koppelt aan het wetenschappelijk gebruik voorwaarden die gestoeld zijn op 'informatieele zelfbeschikking' die in praktisch elk onderzoek bemoeilijken of onmogelijk maken. Het lijkt wenselijk om in de wet op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, de Europese richtlijn 46/95/EG¹⁵ in duidelijke procedures om te zetten. □

¹³ Uit VAN KAMPEN, L.T.B., TROMP, J.P.M., BLOKPOEL, A., *Jaaranalyse VIPORS 1994*, R-95-77, SWOV, Leidschendam, 1996.

De gegevens van de figuur op blz. 10 van dit rapport werden in deze grafiek voorgesteld. De raming gebeurt zowel op basis van ziekenhuisgegevens, politieregistratie en doods-oorzakenstatistieken. Daarnaast wordt als aanvulling zowel een representatieve steekproef als de resultaten van de letstelenquête hiervoor gebruikt.

¹⁴ De gezondheidsenquête van 1997 bevat enkele vragen over verkeersongevallen maar die zijn te algemeen en niet specifiek om bruikbaar te zijn voor het ophogen van de registratiegegevens van politie/rijksmacht. WETENSCHAPPELIJK INSTITUUT VOLKSGEZONDHEID - LOUIS PASTEUR, Gezondheidsenquête 1997, afdeling Epidimologie, Brussel 1997, cd-rom.

¹⁵ Artikel 6, 1(b) van deze richtlijn stelt: "verdere verwerking van de gegevens voor historische, statistische of wetenschappelijke doeleinden wordt als niet onverenigbaar beschouwd, mits de Lidstaten passende garanties bieden".